# T R E Ś Ć





Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 15 grudnia 1934 r. | NR. 34

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
**Prenumerata:** w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
**Konto P. K. O. Nr. 204.415** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



# AKTUALJA CELNE W PORCIE GDYŃSKIM

Od chwili wejścia w życie nowego prawa celnego oraz przepisów wykonawczych do niego zachodzą w porcie gdyńskim wypadki plombowania przez Urząd Celny żywności na statkach polskich, przebywających w porcie, co powoduje zamieszanie w obsłudze prowiantowej załogi i pasażerów, przedłuża nieraz czas postoju statków w porcie oraz przysparza polskim przedsiębiorstwom żeglugow. dodatkowe koszty w zakresie aprowiantowania statków.

Władze celne w Gdyni, opierając się na § 162 przepisów wykonawczych do prawa celnego ustanawiają dozór celny nad prowizją statku, stojącego w porcie, plombują na statkach polskich nietylko wyroby spirytusowe i tytoniowe, lecz również cały prowiant. Przyczem zachodziły wypadki, iż nie wydzielano nawet przewidzianych w przepisach ilości produktów potrzebnych dla wyżywienia załogi i pasażerów, znajdujących się na statku.

Motywem tych zarządzeń jest pogląd władz celnych, że statki polskie nie powinny w Polsce korzystać z zapasów żywności, zakupionych zagranicą i w czasie postoju w porcie polskim winny zakupywać żywność w Polsce i że zasada ta ma być wyrażona we wspomnianym § 162 przepisów wykonawczych.

Statek polski może korzystać, w myśl interpretacji Urzędu Celnego, z artykułów zagranicznych dla potrzeb załogi i pasażerów tylko w czasie podróży zagranicznej, do której nie jest zaliczony okres postoju statku w porcie polskim (§ 162) ustęp 2).

Powyższe postępowanie Urzędu Celnego wynika, zdaniem naszem, z mylnej interpretacji przepisów celnych i naraża aprowizację statków polskich na duże szkody choćby dlatego, że plombuje się również prowianty polskie, znajdujące się w zapasie na statku, co do których nie można jednak ad hoc w czasie odprawy celnej przeprowadzić dowodu, iż zostały one zakupione w Polsce.

Mylna interpretacja § 162 polega na tem, iż paragraf ten przewiduje dozór celny nad prowizją tylko jako środek zabezpieczający przed przenoszeniem prowizji ze statku na ląd a nie jako środek. uniemożliwiający korzystanie z prowizji w czasie postoju statku w porcie. Paragraf 162 mówi wyraźnie, iż w razie niemożności ustanowienia zabezpieczającego dozoru celnego „Urząd Celny wydziela prowizję stopniowo, w ilościach nieprzekraczających trzydniowego zapotrzebowania, pozostawiając resztę prowizji pod zamknięciem celnem".

Jak z powyższego wynika, intencją ustawodawcy było umożliwienie statkom używania posiadnych prowiantów w czasie postoju w porcie i dozór celny oraz zamknięcie celne mogą być uważane jedynie za środek zabezpieczający przed przemytem prowizji na ląd.

Ponieważ plombowanie prowizji na statku i stopniowe jej wydzielanie przewidziane jest w § 162 tylko w wypadku *niemożności* ustanowienia zabezpieczającego przed przemytem na ląd dozoru celnego, uważać należy, że postawienie urzędników celnych przy wejściach na statek powinno w zupełności zabezpieczać przed tym przemytem wobec możności zrewidowania każdej osoby, opuszczającej statek. O ile więc przy statku polskim, stojących w porcie polskim, znajduje się urzędnik celny na służbie, zamknięcie celne

prowizji powinno być uważane wogóle za zbyteczne.

*

Ustęp 2 § 162 nie może być również interpretowany w ten sposób, iż statki polskie nie mogą brać do spożycia w czasie postoju w porcie polskim towarów zagranicznych, znajdujących się na statku.

Ustęp 2 § 162 mówi wprawdzie, iż „ze składów tranzytowych dla zaopatrywania statków mogą otrzymywać prowizję: krajowe statki tylko dla spożycia w czasie zagranicznej podróży". należy jednak uwzględnić, iż praktycznie statek linji regularnej znajduje się zawsze bez przerwy w zagranicznej podróży (np. na linji Antwerpja — Gdynia Tallin — Helsingfors) nawet podczas postoju w porcie polskim, który to postój jest tylko fragmentem podróży, tak pod względem organizacji pracy na statku, jak i pod względem organizacji zaopatrzenia statku. Również statek który rozpoczął ładowanie lub przyjmowanie pasażerów, praktycznie pod względem eksploatacyjnym, znajduje się już w podróży i nie można go wówczas uważać za statek unieruchomiony.

Celem uniknięcia obecnych trudności, należałoby więc przyjąć za zasadę, iż:

1) Statki linij regularnych znajdują się zawsze w podróży i w razie ich postoju w porcie polskim prowizja, znajdująca się na statku, czy to pochodzenia krajowego, czy też zagranicznego, nie może być plombowana.

2) Każdy statek z chwilą rozpoczęcia ładowania lub przyjmowania pasażerów powinien być uważany pod względem celnym za statek, znajdujący się w podróży i z chwilą tą prowiant na statku również i zagranicznego pochodzenia powinien być zwolniony od ewentualnego zamknięcia celnego. Kapitan statku podczas odprawy celnej przy wejściu statku do portu, winien zgłosić władzom celnym termin rozpoczęcia ładowania lub przyjmowania pasażerów.

Pozatem władze celne, odbierają członkom załogi statków zagranicznych, schodzącym ze statku na ląd, wszelkie nawet minimalne ilości posiadanych przez nich papierosów zagranicznych, opierając się w tym wypadku na zasadzie, iż członkowie załóg nie mogą mieć przy sobie, w myśl prawa celnego, przedmiotów monopolów państwowych, które mogą być zwolnione od oclenia tylko w odniesieniu do podróżnych (art. 22 prawa celnego, ustęp II-gi, punkt 6):

Odbieranie członkom załóg statków zagranicznych posiadanych przy zejściu na ląd papierosów, często w minimalnej ilości, wywołuje ich oburzenie, gdyż w innych portach tego rodzaju ograniczenia nie są stosowane i marynarze państw obcych mogą posiadać swoje własne papierosy, potrzebne im w czasie postoju statku w obcym porcie. W analogicznych wypadkach zagranicą wymagane jest tylko *zgłoszenie przy odprawie celnej na wejściu, ilości posiadanych dla własnego użytku papierosów przez każdego członka załogi.* Ilość tę może władza celna zakwestjonować i kazać ją zmniejszyć, czyli oddać pewną część pod zamknięcie celne, ale nigdzie w żadnym porcie nie odbiera się papierosów przeznaczonych do osobistego użytku członka załogi obcego statku.

Indentyczna zasada winna być również stosowana w portach polskich.

*

Ze strony władz celnych w Gdyni czynione są trudności przy odsalaniu i wyważaniu przywożonych z zagranicy do Polski skór mokro-solonych.

W związku z tem wyjaśnić należy samo istotę transakcji z tym produktem i wskazać na konsekwencje, jakie utrudnienia te za sobą pociągają.

Załadowcy zamorscy sprzedają skóry mokro-solone cif porty przeznaczenia według wagi ustalonej po odsoleniu skór w porcie przeznaczenia lub też według wagi załadowczej z pewnym procentowym opustem, (t. zw. „Franchise") 5%, 10% i 16% w zależności od pochodzenia i gatunku skór oraz portu przeznaczenia.

Przy ładowaniu skór w krajach zamorskich w stanie luźnym, skóry te są na statku układane w sztaple, przyczem każda skóra jest rozciągnięta wzdłuż i wszerz i posypana znaczną ilością soli.

Obsypanie skór solą ma na celu utrzymanie ich podczas transportu, który czasem trwa parę miesięcy, w dobrym stanie aż do miejsca przeznaczenia. Ten sam sposób konserwacji stosuje się także przy skórach, ładowanych w wiązkach.

*Iloć soli waha się od 10 do 15% ogólnej wagi skór mokro-solonych.*

Przy kontraktach, przewidujących obliczanie należności na podstawie wagi wyważonej, odsolonej, w porcie przeznaczenia, towar luźny lub w wiązkach zostaje zwolniony z soli przez wytrząśnięcie jej z każdej skóry oddzielnie, poczem ustalona zostaje waga netto towaru, tkórą przyjmuje się do obliczenia.

Przy kontraktach sprzedaży skór według wagi załadowczej z pewnym procentem opustu („Franchise"), skóry mają być w porcie przeznaczenia również odsolone i wyważone na netto, gdyż załadowcy odpowiadają według tych kontraktów za ustalony brak wagi, przekraczający umówiony opust.

Odsalanie, wyważanie i sortowanie skór odbywa się, o ile wiadomo, we wszystkich portach europejskich, i to nawet w magazynach dla towarów mieszanych.

Ponieważ w Gdyni nie zezwala się na wykonywanie powyższych czynności, załadowcy żądają bardzo często ustalenia wagi netto towaru w innych portach europej-

skich (przeładunkowych). Odbiorcy krajowi nie sprzeciwiają się temu żądaniu, gdyż odsolenie i wyważenie skór leży również i w ich interesie.

Niemożność wykonywania odnośnych czynności w porcie gdyńskim powoduje bardzo często omijanie bezpośredniej komunikacji morskiej do Gdyni oraz większy odpływ dewiz zagranicę.

Wobec tego w interesie rozwoju portu gdyńskiego, leży aby władze celne usunęły istniejące trudności przez wydanie zezwolenia na odsalanie, wyważanie i sortowanie skór w naszym porcie. Wpłynie to dodatnio na nasz bilans płatniczy oraz przyczyni się do zmniejszenia bezroboia w Gdyni.

Dla utrzymania jednak porządku w porcie, należałoby dla powyższych czynności wyznaczyć specjalne miejsca lub magazyny.

# OBCHÓD XV-lecia ZW. TOW. KUPIECKICH NA POMORZU

W dniu 8 grudnia r. b. obchodził Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu jubileusz 15-lecia swego istnienia. Uroczystości wstępne rozpoczęły się już 7 grudnia br. Mszą św. żałobną za duszę śp. zmarłych członków Związku w kościele Farnym, poczem specjalna delegacja Zarządu Głównego i Zarządu Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu udała się na cmentarz, by złożyć hołd grobom zasłużonych działaczy — obywateli ś. p. Janowi Marchlewskiemu i Janowi Zawackiemu.

W sobotę, dnia 8 grudnia r. b. w kościele Najśw. Marji Panny przebudowanym z gmachu dawnego „Bazaru", w którym to budynku został przed laty 15-tu założony Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, odprawiona została uroczysta Msza św. przez specjalnego delegata Jego Ekscelencji Ks. Biskupa Okoniewskiego Ks. Prof. Bieszka. W nabożeństwie wzięli udział przybyli na uroczystości jubileuszowe p. Wiceminister Doleżal oraz liczni przedstawiciele władz państwowych, samorządowych i komunalnych, oraz liczni przybyli delegaci. Po nabożeństwie Towarzystwo Kupców Samodzielnych podejmowało gości śniadaniem, wydanem w historycznej sali Magistratu. Po śniadaniu odbyła się w sali posiedzeń Rady Miejskiej — uroczysta akademja.

Na wstępie powitał gości delegatów, jako gospodarz Prezes Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu p. Witkowski poczem Prezes Związku Tadeusz Marchlewski powitał gości i wygłosił przemówienie streszczające historyczne chwile powstania — Związku i program pracy na przyszłość.

W imieniu Rządu przemówił p. Wiceminister D o l e ż a l. podkreślając doniosłe znaczenie handlu w życiu gospodarczem Państwa. Z kolei przemawiali w imieniu p. Ministra Skarbu p. Dyrektor K o s s j o r oraz w imieniu p. Wojewody Pomorskiego p. Nacz. C e l i c h o w s k i. Z ramienia miasta przemówił p. Prezydent W ł o d e k. W dalszym ciągu referaty wygłosili p. Radca K o r z e n i e w s k i i Dyrektor Związku poznańskiego p. S i k o r s k i.

Po zakończeniu akademji rozpoczęły się obrady delegatów.

Po sprawozdaniu Zarządu, Komisji Rewizyjnej i jednogłośnem uchwaleniu absolutorjum — przystąpiono do poprawek statutu, który przyjęto również jednogłośnie oraz rozpatrzono nadesłane wnioski i rezolucje, które w brzmieniu Komisji Wnioskowej przyjęto.

Z kolei dokonano wyborów uzupełniających do Zarządu Głównego, w skład którego weszli:

pp.: Maćkowiak Wacław, Toruń: Tymieniecki Jerzy, Toruń: Januszkiewicz Edmund, Toruń: Piątkowski Karol. Grudziądz: Witkowski Paweł, Grudziądz: Kreft Bernard. Grudziądz: Chmurzyński Józef. Chełmno: Sierszeński Józef, Lubawa: Gumiński Feliks Starogard: Maćkowski Stanisław, Tuchola:

Następny referat p. t. „Dostosowanie form organizacyjnych Związku do wymogów nowej ustawy o prawie przemysłowem" — wygłosił Dyrektor Związku p. Radojewski.

Po uchwaleniu licznych rezolucyj — odbyły się wybory na radców Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni ze zrzeszeń — którym przewodniczył p. Naczelnik Celichowski, jako Komisarz Wyborczy.

Radcami Izby zostali wybrani pp.:

Melerski Alojzy. Toruń
Turzyński Kazimierz. Gdynia
Korzeniewski Adam, Grudziądz
Witkowski Paweł, Grudziądz
Stamm Roman. Chojnice
Mazur Józef Grudziądz.

Organizacja zjazdu. była pierwszorzędna również udział delegatów był niemal kompletny. gdyż zjechało się 93 proc. wszystkich uprawnionych delegatów. Na 30 miast brakło tylko 3-ch miast: Lidzbarka. Chełmży i Gniewu.

Przyznać należy, że wybór Grudziądza. jako miejsca zjazdu był bardzo trafny, bowiem z tego miasta wyszedł ruch organizacyjny kupiecki i jest on dotąd siedzibą Centrali Związku.




## WYBORY DO IZBY.

W dniu 8 b. m. odbyły się ostatnie wybory radców do Izby z ramienia zrzeszeń przemysłowych i handlowych. Podczas zebrania w dniu 11 b. m. Głównej Komisji wyborczej ustalony został wybór następujących radców:

Do sekcji przemysłowej p. p:

1. inż. Handzelewicz Józef — Grudziądz, przez Związek Cegielń w obwodzie dolnej Wisły; 2. Rychter Leopold — Toruń, przez Zjednoczenie Młynów Handlowych Poznańskich i Pomorskich; 3. Kubica Marjan — Osie, pow. Świecie, przez Związek Właścicieli Tartaków na Pomorzu; 4. Baier Edmund Koronowo, pow. Bydgoszcz, przez Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych w Bydgoszczy; 5. inż. Gayczak Tadeusz — Bydgoszcz, przez Polski Związek Przemysłowców Metalowych; 6. Kiślański Tadeusz — Toruń, przez Związek Przemysłu Chemicznego R. P.; 7. Makowiecki Antoni — Chełmża, i 8. Ślaski Jan — Trzebcz Szlach., pow. Chełmno, przez Związek Zach. — Polskiego Przemysłu Cukrowniczego w Poznaniu; 9. Jaugsch Stanisław — Toruń, przez Polski Związek Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych; 10. inż. Podraszko Jan — Gdynia, przez Związek Polskich Olejarni; 11. Czerwiński Kazimierz — Starogard, przez Związek Przemysłu Konfekcyjnego w Polsce; 12. inż. Ciszewski Stefan — Bydgoszcz, przez Polski Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych.

Do sekcji handlowej p. p:

1. Mazur Józef — Grudziądz; 2. Korzeniewski Adam — Grudziądz; 3. Melerski Alojzy — Toruń; 4. Stamm Roman — Chojnice; 5. Turzyński Kazimierz — Gdynia i 6. Witkowski Paweł — Grudziądz przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu; 7. Junk Włodzimierz — Bydgoszcz, i 8 Kiedrowski Bolesław — Bydgoszcz, przez Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy; 9. Sierszeński Józef — Lubawa, przez Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych; 10. Hildt Jerzy — Gdynia, przez Związek Banków w Polsce; 11. Klimaszewski Lucjan Więcbork, przez Związek Kupców Trzody i Bydła w Polsce, tow. zar. w Gdyni; 12. Penkalla Leon — Toruń, przez Związek Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu.

Do sekcji żeglugowo-portowej p. p:

1. Leszczyński Aleksander — Gdynia, przez Związek Armatorów Polskich; 2. Cienciała Andrzej — Gdynia, i 3. Jasiński Witold — Gdynia, przez Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni; 4. Marszal Franciszek — Gdynia, i 5. Mucha Kazimierz Gdynia, przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych; 6. Laurecki Mirosław — Gdynia, przez Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni.

O dokonaniu wyborów Główna Komisja Wyborcza podała do publicznej wiadomości przez ogłoszenie w pismach.

Przeciw ważności wyborów, dokonanych w zrzeszeniu, każdy z członków tego zrzeszenia może wnieść zarzuty do Pana Ministra Przemysłu i Handlu za pośrednictwem Głównej Komisji Wyborczej w ciągu dni 7 od dnia ogłoszenia wyniku wyborów.

## PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU B. R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w ciągu października ogółem 88.046.5 ton różnych towarów, co w porównaniu do września br. stanowi wzrost przewozów o 1.012.5 ton. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 15.427 ton, co w porównaniu do września stanowi spadek o 5.835 ton, na wywóz 59.936,5 ton, o 640 ton więcej niż we wrześniu i przewóz między obcemi portami 12.683 ton, co stanowi wzrost o 6.207 ton więcej niż w miesiącu poprzednim.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 43.290 ton (mniej niż we wrześniu o 854 tony), z czego na linje regularne przypadło 16.726 ton i na trampy 26.564 tony. Przy porównaniu tych liczb z liczbami z września br. widzimy, iż przewozy na linjach regularnych spadły o 892 ton, zaś przewozy trampów wzrosły o 38 ton. Z powyższych ilości towarów na przywóz przypadło 12.538 ton (o 6.284 mniej niż we wrześniu), na wywóz 23.900 ton (o 3.027 ton więcej niż w miesiącu poprzednim) i na przewóz między obcemi i tranzyt 6.852 tony (o 403 tony więcej niż we wrześniu).

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono 8.799 ton, co stanowi o 290 ton więcej niż we wrześniu; z te-

go przypadło na przywóz 2.260 ton (mniej o 3.360 ton niż we wrześniu) na wywóz 6.134 t (o 3.664 więcej niż we wrześniu) i na przewóz między obcemi portami 405 ton (o 14 ton mniej niż we wrześniu). Na linji Antwerpijskiej przewieziono 4.078 ton (mniej niż we wrześniu o 1.213 ton) z czego na przywóz przypadło 2.291 ton (o 959 ton więcej niż we wrześniu). na wywóz 1.414 ton (mniej niż we wrześniu o 2.347 ton) i na przewóz między obcemi portami 373 tony (o 175 t więcej niż w miesiącach poprzednim). Przewozy na linji fińskiej wyniosły 2.630 ton (mniej niż we wrześniu o 52 t), z czego na przywóz przypadło 1.148 t (o 911 t więcej niż w miesiącu poprzednim), na wywóz 728 ton (mniej niż we wrześniu o 1.120 ton) i na przewóz między obcemi portami 774 ton (o 137 ton więcej niż we wrześniu).

Na linji Gdynia—Hamburg przewozy wzrosły z 1.116 ton we wrześniu na 1199 ton w październiku, czyli o 83 tony. Z ilości tych przewozów przypadło na przywóz 967 ton (o 177 ton więcej niż we wrześniu), na wywóz 232 tony (we wrześniu 326 ton). Przewozy trampów Żeglugi Polskiej wzrosły nieznacznie — o 38 ton, z 26.378 ton we wrześniu do 26.564 ton w październiku, z czego na przywóz przypadło 3.872 ton (ruda) — we wrześniu 10.834 ton, na wywóz 13.392 ton — (węgiel — 12.989 ton, drzewo — 2.403 ton) — we wrześniu 10.468 ton i na przewóz między obcemi portami 5.300 ton (ruda).

Statki linji Gdynia—Ameryka odbyły w październiku 2 podróże z Ameryki i 1 podróż do Ameryki, przywożąc 503 ton towarów (we wrześniu 211 ton), wywożąc 299 ton (we wrześniu 1.160 ton) i przewożąc między obcemi portami 54 tony (we wrześniu 27 ton).

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a Londynem i Hullem z drugiej 7.375 ton towarów. utrzymując ilości przewozów prawie na tym samym poziomie (o 35 ton mniej), doszedł jednak do tego wywóz 15 koni. Z ogólnej ilości miesięcznych towarów na przywóz przypadło 2.386 ton — o 139 ton więcej niż we wrześniu. z czego do Gdyni 1.404 ton (we wrześniu 1.277 ton) i do Gdańska 982 ton (we wrześniu 952 t). wywóz wyniósł 4.989 ton (we wrześniu 5.181 ton), z czego z Gdyni 2.942 tony i 15 koni (we wrześniu 3.210 t) i z Gdańska 2.047 ton (we wrześniu 1.971 ton). Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni bekony wykazały nieznaczny wzrost z 1.311 ton we wrześniu do 1323 ton w październiku. wywóz jaj natomiast uległ spadkowi z 985 ton we wrześniu do 634 t w październiku. masła nie wywożono zupełnie, natomiast wywieziono 154 t ryżu i 118 ton drobiu i dziczyzny. Wywóz z Gdańska tak jak i w miesiącu poprzednim w ⅔ stanowiło drzewo — 1.393 tony, drugim z kolei ładunkiem była parafina — 320 ton. Ilość drobnicy przywiezionej do Gdyni i Gdańska wyniosła 2.386 ton. z czego na Gdynię przypadło 1.404 ton (z Londynu 718 ton, z Hull — 686 t) i na Gdańsk 982 tony (z Londynu 292 tony. z Hull — 690 ton).

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły w październiku 13 podróży (we wrześniu 12), wywożąc z Gdyni 30.758 ton węgla i przewożąc między obcemi portami 3.781 ton węgla. Przewozy statków Polskarob wzrosły w porównaniu do miesiąca poprzedniego o 2.457 ton. Z powyższej ilości wywieziono węgla do Szwecji 16.231,5 ton (we wrześniu 19.031,5 t), do Norwegji — 6.310 ton (we wrześniu 3.178 ton), do Belgji — 8.217 ton (we wrześniu — 2.830 ton), do Danji — 3.781 ton ( we wrześniu 3.037,5 ton), pomiędzy portami Methil a Kopenhagą w 2 podróżach przewieziono 3.781 t węgla. Statki Polskarob w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do następujących portów: Gefle, Oxelösund, Stockholm, Göteborg (2 razy). Ostendy (2 razy), Norrköping, Antwerpji, Kopenhagi (2 razy). Slemmestad, Bergen i Methil (2 razy).

## PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W LISTOPADZIE BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.504 min. 10 z zużyciem prądu 84.184 KWh i przeładowano 209.488 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 97.00%, w tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 109,5% czyli w miesiącu sprawozdawczym spadło o 14%.

## USPRAWNIENIE BEZPOŚREDNIEJ KOMUNIKACJI GDYNIA — INDJE BRYTYJSKIE.

Regularna komunikacja okrętowa, jaka przed niedawnym czasem została zaprowadzoną pomiędzy Gdynią a Indjami Brytyjskiemi, dozna z początkiem Nowego Roku znacznego usprawnienia, w tym sensie, że statki w przyszłości będą ładowały najpierw w portach skandynawskich, a następnie dopiero w Gdyni, gdy dotychczas istniała rotacja odwrotna.

W nowym rozkładzie jazdy czas podróży z Gdyni do portów Indji Brytyjskich został skrócony o blisko 2 tygodnie.

Na skutek tej tak ważnej zmiany w rozkładzie jazdy m. s. „Delhi" będzie ładował w Gdyni około 2 stycznia 1935 r., a nie jak poprzednio przewidywano w dniu 18. 12 br.

Od powyższego terminu począwszy następne statki będą odchodziły w odstępach 3-tygodniowych z przeznaczeniem do: Port Said, Suez, Karachi, Bombay, Madras, Kalkutta, Rangoon.

Przy dostatecznej ilości zgłoszonego ładunku statki zawijać będą również do nastę-

pujących portów: Bedi Bunder, Navalakhi. Verawal, Torebunder, Dwarka, Mangrole, Bhavnagan, Port Okha, Mangalore i Marmagoa.

## AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 10. 12. br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

pp. Jacynicz Mieczysław, dyplom kpt. żeglugi wielkiej,

Grabowski Władysław, dyplom kpt. żeglugi małej,

Król Mieczysław, dyplom kpt. żeglugi małej,

Mikosza Hilary, dyplom kpt. żeglugi małej,

Szudziński Franciszek, dyplom ktp. żeglugi małej,

Leszczyński Michał, dyplom porucz. żeglugi wielkiej,

Rembowski Kazimierz, dyplom porucz. żeglugi wielkiej.

Abramowski Bronisław. dyplom porucz. żeglugi małej,

Gorazdowski Stefan, dyplom porucz. żeglugi małej,

Kowalewski Zbigniew, dyplom porucz. żeglugi małej,

Mrozowicki Jan, dyplom porucz. żeglugi małej,

Starzyński Jan, dyplom porucz. żeglugi małej,

Górecki Edmund, dyplom szypra II-giej klasy,

Gajdowski Edward, dyplom szypra II-ej klasy,

Mazurkiewicz Dionizy, dyplom szypra II-ej klasy.

Storożek Włodzimierz. dyplom szypra II-ej klasy,

Kupis Szymon, dyplom mechan. I-ej klasy,

Pcukowski Michał, dyplom mechan. I-ej klasy,

Pastrzycki Bronisław. dyplom. mechan. II-ej klasy,

Słowikowski Wiktor, dyplom mechan. III-ej klasy,

Wollman Rudolf, dyplom mechan. III-ej klasy,

Klim Konrad, dyplom maszyn. II-ej kl.

Pozatem komisja dopuściła do egzaminu w charakterze eksternisty w Państw. Szkole Morskiej Ossowskiego Jerzego, zaś Mosek Alfreda i Pałkę Jana dla uzyskania dyplomów na maszynistów II kl.

## ZARZĄDZENIE MINISTERSTWA SKARBU I ODDZIAŁÓW WYŁADUNKOWYCH DOTYCZĄCE SKŁADÓW CELNYCH W GDYNI.

W związku z konferencją, odbytą dn. 8 listopada br. w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w części dotyczącej publicznych składów celnych i oddziałów wyładunkowych, Ministerstwo Skarbu zarządziło co następuje:

1) W pomieszczeniu publicznego składu celnego może Urząd Celny zezwolić na wydzielenie pewnej części składu na oddział wyładunkowy (magazyn celny) przewidziany w § 165 ust. 4 przepisów wykonawczych do prawa celnego.

Sposób oddzielenia oddziału wyładunkowego od pozostałej części hali składowej pozostawia się decyzji Urzędu Celnego.

2) Większe partje towaru zgłoszone do czasowego przechowania w oddziale wyładunkowym może Urząd Celny zezwalać wyładowywać zamiast do oddziału wyładunkowego, bezpośrednio do pomieszczenia składu celnego, pod warunkiem zachowania przez przedsiębiorstwo składowe postanowień § 165 ust. 5 przepisów wykonawczych do prawa celnego. Towary takie, aż do czasu zgłoszenia ich na skład lub do innej odprawy, powinny być oznaczone w sposób odróżniający je od towarów zgłoszonych.

3) Na towary zgłoszone do oddziału wyładunkowego lub na czas przejściowy do składu celnego w myśl p. 2, należy prowadzić osobną podręczną księgę ewidencyjną, lub utrzymywać je w ewidencji na podstawie wyciągów z manifestów, dostarczonych przez stronę.

4) Na utworzenie przy publicznym składzie celnym oddziału wyładunkowego nie wymaga się osobnej koncesji gdyż przepisy celne tego rodzaju koncesji nie przewidują. W wykonaniu tego zarządzenia Ministerstwa Skarbu Urząd Celny w Gdyni zarządził co następuje:

**ad punkt 1.**

Przedsiębiorca składowy winien uzgodnić z Urzędem Celnym, jaka część publicznego składu celnego zostanie wydzielona na oddział wyładunkowy (magazyn celny). Dla ścisłego określenia miejsca poszczególnych części składu pożądane jest, by Przedsiębiorstwa Składowe wprowadziły ich oznaczanie. Sposobem najbardziej wskazanym wydaje się podzielenie ścian wzdłuż i wpoprzek składu na pewną ilość równych części i oznaczenie jednych liczbami, drugich literami. Połączenie liczby z literą będzie ściśle określało miejsce na składzie.

Magazyn celny winien być oddzielony od składu celnego ścianką ruchomą. Urząd ustala, że ścianka winna składać się z prze-

stawnych sztywnych płotków, wysokości conajmniej 1 m. 70, szerokości dowolnej — według uznania przedsiębiorstwa. Budowa płotków winna być lekka, jednak solidnie wykonana, złożona z ramy metalowej lub drewnianej, wewnątrz wypełnionej siatką metalową. Poszczególne płotki i ściany składu muszą być zaopatrzone w urządzenia, zezwalające na łączenie płotków między sobą oraz ścian z przylegającemi do nich płotkami. Łączenie za pomocą plomb będzie uzależnione każdorazowo od uznania Urzędu.

Wydzielenie części składu przeznaczonego na magazyn celny, umieszczenie tam wszystkich towarów przeznaczonych do magazynu za wyjątkiem przewidzianych punktem 2) wreszcie oddzielenie magazynu od składu ruchomą ścianką, musi być przeprowadzone najpóźniej do dnia 15-go stycznia 1936 roku.

**ad punkt 2)**

Towary składane w magazynach celnych będą oznaczane białemi kartkami, które obowiązywały dla towarów przechowywanych w dotychczasowych składach tranzytowych. Towary przechowywane w publicznych składach celnych będą oznaczane białą kartką z czerwonym pasem na ukos o wymiarze 22×18 cm. z nadrukiem „publiczny skład celny", reszta jak na białych kartkach. Kartki do oznaczenia towaru winny dostarczyć przedsiębiorstwa składowe, dlatego byłoby najlepszem sporządzenie przez te przedsiębiorstwa wspólnego nakładu dla uzyskania tak potanienia kosztów, jak też jednolitości we wszystkich składach.




## RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W LISTOPADZIE B. R.

W ciągu listopada br. do portu Antwerpji zawinęło 866 statków o ogólnej pojemności 1.638.179 t. r. n., przeciętny tonaż jednego statku wynosił więc 1.892 tony. W tym samym miesiącu roku 1933 zawinęło do portu 858 statków o łącznej pojemności 1.782.218 t. r. n.

Podział statków według bander był następujący: angielska — 251, niemiecka — 178, holenderska — 116, szwedzka — 56, norweska — 51, francuska — 46, belgijska i duńska po 44, fińska — 16, amerykańska — 11, grecka — 9, włoska i portugalska po 6, japońska — 5, hiszpańska, estońska, rosyjska — po 4, brazylijska, łotewska, polska, tuniska i jugosłowiańska — po 2, austrjacka, gdańska, egipska, islandzka i litewska — po 1.

## RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W PAŹDZIERNIKU BR.

W ciągu października do portu w Rotterdamie i przylegających doń portów pomocniczych zawinęło 1.160 statków (w październiku 1933 r. — 1.121) o łącznej pojemności 1.937.460 t. r. n. (w październiku 1933 r. — 1.699.933). W okresie styczeń — październik 1934 r. zawinęło do tychże portów 11.067 statków o łącznej pojemności 17.607.063 t. r. n. W tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło 10.181 statków o łącznej pojemności — 15.746.689 t. r. n.

## TONAŻ UNIERUCHOMIONY W NIEMCZECH.

W Niemczech na 1 listopada br. pozostawało jeszcze 8,3 proc. całkowitego tonażu w stanie unieruchomionym. Było to 39 statków o ogólnej pojemności 283,700 br. t. r., co wskazuje na dużą przeciętną wielkość unieruchomionego statku.

Na poszczególne porty tonaż unieruchomiony przypada jak następuje: (w tysiącach ton) Hamburg—Altona 163, BremenBremerhaven 100, Kiel 10, Szczecin 5, wszystkie inne porty — 5.

Tonaż unieruchomiony lekko wzrósł względem 1 października, kiedy wynosił on 242,122 br. t. r. Liczba statków unieruchomionych jednakże zmalała, gdyż było ich 1. X. — 48. Prawie cały wzrost unieruchomienia przypada na Bremen - Bremerhaven, gdzie „przywiązano" na zimę parę większych jednostek.

## WZMOCNIENIE NIEMIECKIEJ LINJI DALEKIEGO WSCHODU.

Hamburg-Amerika Linie i Nord Deutscher Lloyd rozszerzają i udoskonalają znacznie swą linję Dalekiego Wschodu: plan ten rozciąga się na dwa lata. Przedewszystkiem w lutym przyszłego roku używany dotąd na westindzkiej linji Hapagu nowy motorowiec

„Cordillera" przejdzie na linję Dalekiego Wschodu. Prócz tego wejdzie na linję nowy dwuśrubowy parowiec „Potsdam", budujący się obecnie u Blohma i Vossa w Hamburgu. Statek ten uruchomiony będzie ku jesieni i będzie szybkością swą znacznie przewyższać „Cordillerę": przewiduje się, że dystans Genua-Singapore będzie on pokonywać w 15 dniach. Szybkobieżnemi linjowcami pasażersko towarowemi Nord Deutscher Lloydu na tej linji będą „Scharnhorst" i „Gneisenau", z których pierwszy już został w tych dniach spuszczony na wodę: statki te będą uruchomione w końcu roku 1935.

## STAN WŁOSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO A NOWE STATKI DLA LINIJ WŁOSKICH.

Po okresie względnego ożywienia budownictwo okrętowe Italji przechodzi obecnie okres martwy. Budują się wyłącznie statki wojenne między innemi dwa pancerniki po 35.000 ton, z handlowych natomiast statków — tylko dwie większe jednostki, — motorowce polskie „Batory" i „Piłsudski". To też zrozumiałe jest, że rząd faszystowski nietylko z uwagi na potrzeby rozbudowy istniejących linij, lecz również celem zatrudnienia stoczni okrętowych wypracował plan budownictwa okrętów na najbliższą przyszłość. Mają być zbudowane: 1) szereg motorowców po 3.500 ton i szybkości 17 węzłów dla linij europejskich, przeważnie dla komunikacji z ujściem Dunaju i portami Czarnego Morza: 2) kilku motorowców po 10.000 ton, o szybkości 20 węzłów, i 3) dwóch turbinowych linjowców pasażerskich o pojemności 18.000 ton i szybkości drogowej 25 węzłów.

Druga klasa motorowców jest podobno przeznaczona dla komunikacji z Palestyną i Bliskim Wschodem. Nowe statki zastąpią dotychczasowe, które mają niewystarczającą szybkość i zbyt małe ładownie. Osobliwością tych statków będzie zastosowanie aż pięciu klas pasażerów, gdyż w kierunku Palestyny, w przeciwieństwie do linij transatlantyckiej zaznacza się nie zmniejszające się lecz zwiększające się zróżniczkowanie klas (prócz zwykłych pasażerów „klasowych" pielgrzymi, emigranci żydowscy, muzulmanie, z ich specjalnemi potrzebami).

Wręcz rewelacyjnie przedstawia się wiadomość o italskim projekcie zastosowania 2-ch turbinowców o 25-węzłowej szybkości na linji Genua — Daleki Wschód. Niemcy również szykują nowe statki dla swej linji Dalekiego Wschodu, wysoka szybkość jednakże projektowanych italskich statków ich linji Dalekiego Wschodu, już obsadzonej szybkiemi statkami, ostatecznie podkreśla nowy kierunek wyścigu o szybkość. Linja Europa—Ameryka Południowa straciła na znaczeniu w porównaniu z linją Dalekiego Wschodu, na której przewiduje się stały i znaczny wzrost przewozów pasażerów i towarów. Oczywiście, w rywalizacji czołowych przedsiębiorstw żeglugi na tej linji posiadanie najbardziej szybkich, nowoczesnych i luksusowo urządzonych statków pasażerskich grać zaczyna taką samą rolę jak w słynnym wyścigu o niebieską wstęgę oceanu, pod której znakiem rozwijała się w ostatnich dziesięcioleciach, komunikacja pomiędzy Europą a Ameryką Północną.

## PORTY PALESTYNY OTRZYMUJĄ CORAZ WIĘCEJ POŁĄCZEŃ LINJOWYCH.

W ostatnim czasie porty Palestyny, zwłaszcza Haifa, otrzymały cały szereg nowych linjowych połączeń okrętowych, między innemi z różnych portów Śródziemnego morza, z Holandji (Holland OOst Azien Lijnen), z Dunkerki (General Steam Navigation Co). Ciekawą jest nowa regularna komunikacja małym motorowcem „Atid" wychodzącym z Budapesztu Dunajem do Palestyny i zawijającym po drodze do portów rumuńskich, tureckich i greckich.

## WIELKIE ROBOTY PORTOWE W ALEKSANDRJI.

Minister komunikacji Egiptu wniósł do rady minstrów o otwarcie mu kredytu od 20 do 30.000 funtów egipskich na rozbudowę i nowe inwestycje w porcie Aleksandrji. Całkowity koszt robót wynieść ma 3.500.000 funtów egipskich rozłożonych na lat 12. Przewiduje się między innemi: budowa basenu dla handlu tranzytowego produktami naftowemi i nitratami, budowa składów dla węgla, drzewa i zapałek, oraz budowa nowej linji kolejowej z Aleksandrji do Kairo.

## PIERWSZA WYSTAWA MORSKA W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

W połowie listopada otwarto w Nowym Yorku w gmachu Marine Building pierwszą wystawę morską, która będzie powtarzać się odtąd rok rocznie. Cztery skrzydła wielkiego gmachu zajęły eksponaty towarzystw żeglugowych, kolei, przedsiębiorstw holowniczych, przedsiębiorstw przewozowych i oświetlenia, towarzystw naftowych, stoczni, warsztatów naprawy okrętów, budowy maszyn, wytwórców nautycznych instrumentów, oraz dostawców okrętowych.

## W SPRAWIE SKŁADANIA WNIOSKÓW O PRZYWÓZ.

Izba Przemysłowo - Handlowa przypomina o konieczności ścisłego przestrzegania zasady składania podań o przywóz towarów reglamentowanych na każdą pozycję taryfy celnej oddzielnie i o ile możności oddzielnie na każdy punkt danej pozycji. W wypadkach, gdy towar clony jest nie według wagi, lecz sztuki towaru, należy podać we wniosku o przywóz oprócz wagi także ilość sprowadzić się mających przedmiotów w sztukach, ewentualnie parach.

Pozatem we wnioskach o przywóz należy wskazywać dokładną nazwę towaru zgodnie z brzmieniem nomenklatury taryfy celnej, oraz dokładną pozycję tej taryfy. Ponieważ brak tych danych utrudnia Izbie kompletowanie wniosków, wnioski nadesłane bez odnośnych danych *będą zwracane do uzupełnienia.*

*Również będą zwracane wszystkie wnioski, w których wartość towaru nie będzie zgodna z rzeczywistą wartością.*

## W SPRAWIE PRZYWOZU WYROBÓW HUTNICZYCH.

Zgodnie z poleceniem Ministerstwa Przemysłu i Handlu i w myśl uchwały Posiedzenia Plenarnego Centralnej Komisji Przywozowej z dnia 15 listopada 1934 r., Izba Przemysłowo - Handlowa komunikuje, że do podań o przywóz z *Austrji, Czechosłowacji, Niemiec i Węgier* — wyrobów hutniczych z poz. 928, 929, 930 i 932 taryfy celnej, winny być przez importerów dołączane zaświadczenia Syndykatu Polskich Hut Żelaznych, Sp. z o. o. w Katowicach, ul. Lompy 14, że wwóz danego artykułu nie sprzeciwia się umowie o wzajemnej obronie hutnictwa, zawartej między Polską a wyżej wymienionemi państwami. —

Zaświadczenie Syndykatu powinno zawierać ścisłą terminologję, w języku polskim towaru, o który chodzi przez powołanie się na załączoną do zaświadczenia fakturę oryginalną zagraniczną.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dnia 1-go grudnia br., podania nieodpowiadające wyżej podanym warunkom — będą zwracane do uzupełnienia.

## PROLONGATA POZWOLEŃ PRZYWOZU ZA CŁEM ULGOWEM.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że prolongata pozwoleń przywozu za cłem ulgowem owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych — będzie dokonywana przez Ministerstwo tylko na okres 3 miesięcy. Podania o dalszą prolongatę uwzględniane nie będą.

## W SPRAWIE WYSYŁANIA POZWOLEŃ PRZYWOZOWYCH ZA ZALICZENIEM.

Dla usprawnienia toku załatwiania przez Centralną Komisję Przywozową podań o pozwolenia przywozu z dniem 1 grudnia br. zostaje wprowadzona zasada wysyłania pozwoleń na przywóz za zaliczeniem pocztowem. Dotychczas otrzymywały pozwolenia przywozu za zaliczeniem pocztowem w okręgu Izby jedynie firmy, mające swą siedzibę w Gdyni.

Otrzymywanie pozwolenia przywozu za zaliczeniem skraca dla firm importowych okres wyczekiwania na pozwolenie o conajmniej 10 dni, albowiem zamiast wysłania firmie zawiadomienia o przydziale kontyngentu przywozowego, firma otrzymuje odrazu pozwolenie przywozu.

Wysyłanie pozwolenia za zaliczeniem pocztowem nastąpi jednak jedynie w wypadku wyraźnego każdorazowego, zażądania takiej procedury przez zainteresowanego importera w podaniu o przywóz. Importerzy, którzy nie wykupią zaliczenia, stracą na przyszłość możność otrzymywania pozwoleń za zaliczeniem.

Za zaliczeniem będą mogły być wysyłane tylko takie pozwolenia przywozu, na których ciąży jedynie opłata manipulacyjna na rzecz Minist. Przemysłu i Handlu. Na towary obciążone opłatą na rachunek wywozowy — pozwolenia za zaliczeniem nie będą wysyłane.

Do koperty zaliczeniowej dołączony będzie dowód wpłaty na P. K. O., za pomocą którego musi być wpłacona opłata manipulacyjna na konto czekowe Ministerstwa Przemysłu i Handlu w P. K. O. Nr. 38499. Dowód ten będzie musiał być tak samo wypełniany, jak dotychczas.

W związku z powyższem, oraz z uwagi na szczupłość kontyngentów przywozowych, pożądane jest, aby importerzy w podaniach o przywóz wskazywali minimum przydziału na jaki reflektują (lub ilość jednostek opakowania). W razie braku tej adnotacji i żądania wysłania pozwolenia za zaliczeniem pocztowem, Centralna Komisja Przywozowa będzie uważała, że importerzy wykupią zaliczenie bez względu na wysokość przyznanego im kontyngentu.

## DOKONYWANIE FORMALNOŚCI PRZY ODPRAWIE CELNEJ.

W sprawie dokonywania formalności przy odprawie celnej Urząd celny nadesłał Izbie pismo treści następującej.

„Urząd Celny komunikuje, że zgłoszenia celne składane przez strony przy odprawie celnej na towary przeznaczone do wy-

wozu zagranicę nie odpowiadają wymogom prawa celnego i przepisom wykonawczym do niego oraz tym rozporządzeniom, które ustalają specjalne warunki przy wywozie towarów zagranicę. W szczególności firmy ekspedycyjne nie przestrzegają wydanych w tym względzie oddzielnych przepisów, które mają zastosowanie przy wywozie towarów ,od których ustanowione jest cło wywozowe (Dz. U. R. P. Nr. 96 poz. 873/34 r.) przy wywozie niektórych towarów za zwrotem cła (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 891/34 r.) i przy wywozie towarów dopuszczonych do kompensacyjnego wywozu (Mon. Pol. Nr. 252 poz. 325/34 r.) Pozatem przy sprawdzaniu odpraw celnych przytoczonych towarów stwierdzono, że zgłoszenia celne sporządzają strony wysoce wadliwie i wręcz niedbale.

Zawiadamiając o powyższem Urząd Celny stwierdza, że docenia znaczenie eksportu towarów, musi jednak równocześnie zaznaczyć że będzie zmuszony domagać się wniesienia nowych zgłoszeń celnych w tych wszystkich wypadkach, gdy złożone zgłoszenie celne będzie sporządzone wadliwie i niedokładnie. Dokumenty niewłaściwe będą bezwzględnie odrzucane podobnie, jak dokumenty niezłożone równocześnie z dostarczonym do odprawy towarem.

W końcu Urząd Celny nadmienia, że potwierdzenie wywozu towarów zagranicę, przy wywozie przez wolny obszar celny za zwrotem cła albo za zaświadczeniem kompensacyjnem może nastąpić po udowodnieniu wywozu towarów z wolnego obszaru celnego zagranicę. W związku z tem konieczne jest, aby Firmy informowały oddział Urzędu Celnego na wolnym obszarze celnym o występie towarów zagranicę, a to celem uskutecznienia potwierdzenia wywozu na dokumencie odprawy, z czem związane jest wydanie kwitu wywozowego i zaświadczenia kompensacyjnego.

O powyższym uprasza się powiadomić zainteresowane Firmy". —

W związku z tem Izba prosi zainteresowane firmy, aby we własnym interesie zastosowały się do obowiązujących przepisów celnych.

## PRZYWÓZ DRZEWA POLSKIEGO DO ALGIERU.

Według informacyj Dyrekcji Ceł w Algierze, import drzewa polskiego do Algierji wyniósł w pierwszem półroczu b. r. 410 ton, z czego jedną tonę drzewa dębowego; w porównaniu z analogicznym okresem roku ub. (20 ton), import wykazuje znaczne polepszenie. W ostatnich miesiącach przybyły dalsze poważne transporty, co łącznie da niewątpliwie sumę importu przekraczającą 1200. ton, czyli ilość przywozu drzewa polskiego nienotowaną od 1930 roku: przeciętna roczna tego importu wahała się w ostatnich latach około 700 ton.

Kontyngenty na drzewo wprowadzono w Algierji w roku 1932; jest to jedyny towar, którego rozdział licencyj należy do algierskiego Gouvernement Général.

W roku 1932 Polska posiadała specjalny kontyngent w wysokości 243 ton, obliczonej na podstawie przeciętnych rocznych poprzedniego importu; w roku następnym specjalny kontyngent dla Polski zniesiono, a licencje są przydzielane odtąd z pozycji — „różne kraje" (Pays divers), co jest dla eksportu polskiego korzystniejsze.

W roku bieżącym wprowadzono do systemu kontyngentowego następujące. poważne zmiany:

1-o) ważność licencyj została automatycznie przedłużona na okres jednego roku;

2-o) importerom przyznano prawo wyboru krajów, z których pragną przywozić drzewo, przyczem postanowienie to obejmuje również kraje, które dotychczas nie posiadały w Algierji osobnego przydziału kontyngentowego (Polska).

Rozdział licencyj odbywa się obecnie na podstawie ilości drzewa, importowanego przez danego kupca, co pozwala na większą swobodę w rozdziale licencyj.

Badania w kwestji eksportu drzewa polskiego doprowadziły przedewszystkiem do stwierdzenia, iż brak dotychczas bezpośrednich stosunków między polskimi eksporterami a rynkiem algierskim; obcy pośrednicy odgrywają rolę zbyt wielką. Jeśli obecność przedstawiciela na miejscu jest koniecznością, o tyle jest niewskazanem, że reprezentanci ci nie pracują wprost z polskimi eksporterami, lecz za pośrednictwem obcych firm: szwajcarskich, niemieckich czy austrjackich.

Obecny stan organizacyjny eksportu drzewa polskiego do Algierji musi być uważany za przejściowy: ideałem byłaby współpraca kilku solidnych eksporterów polskich ściśle z wyspecjalizowanymi przedstawicielami w Algierze.

Zarówno ilość przyznawanych licencyj, jak eksport polski wykazują tendencję do wzrostu. Chłonność rynku algierskiego obliczana jest na 100 tysięcy ton rocznie.

Nawiązanie kontaktów handlowych i przygotowanie organizacji. któraby pozwoliła zająć na rynku algierskim poważne miejsce z chwilą poprawy warunków zbytu, jest zagadnieniem b. ważnem P. I. E.

## MOŻLIWOŚCI ZBYTU KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH W MAROKKO

Komplety skrzynkowe do opakowania jaj, świec, mydła, znajdują w Marokko duży zbyt.

Skrzynie na jaja: Marokko importuje komplety skrzynkowe na jaja z drzewa jodłowego lub świerkowego następujących rozmiarów.

4 deski 530 × 230 × 020
4 „ 1710 × 100 × 012
6 „ 1710 × 150 × 012

niezbijane, przyczem waga każdego kompletu nie powinna wynosić poniżej 22½ kg. i najwyżej 25 kg. Ponieważ Marokko eksportuje w największej części jaja na wagę, skrzynia do opakowania nie powinna ważyć ponad 25 kg. Komplety skrzynkowe są zbijane na miejscu u eksportera jaj. Głównym i prawie wyłącznym dostawcą tych skrzyń do Marokka, jest Portugalja, następnie Francja i Hiszpanja — w małej ilości.

Cena portugalskich kompletów skrzynkowych:

7,00 — 7,25 fr. fr. cif Casablanca.

Półskrzynie na jaja:

6 desek 1710 × 150 × 012
4 „ 1710 × 050 × 012
4 „ 530 × 130 × 020

Cena półskrzyni portugalskiego pochodzenia:

5,00—5,25 frank. fr. cif Casablanca.

Skrzynie na świece: Komplety tych skrzyń nie są standaryzowane, bowiem każda z miejscowych fabryk zamawia opakowanie odpowiadające rozmiarom fabrykowanych świec.

Najwięcej używanym modelem, są skrzynie z drzewa jodłowego lub świerkowego następujących rozmiarów:

a) 2 deski 280 × 135 × 08
2 „ 376 × 135 × 06
2 „ 376 × 097 × 06

Cena skrzyni portugalskiej:

0.70—0,80 fr. fr. cif Casablanca.

b) 2 deski 320 × 155 × 010
2 „ 455 × 155 × 07
2 „ 455 × 113 × 07

Cena: 1,10—1,15 fr. fr. cif Casablanca.

W cenach kompletów „a" i „b" wliczony jest również druk nazwy fabryki świec.

Skrzynie do mydła: Komplety skrzyń z drzewa jodłowego lub świerkowego następujących rozmiarów:

| | długość | szerokość | wysokość | waga |
|---|---|---|---|---|
| Nr. 1 | 265 | 265 | 210 | 1 kg 250 gr |
| Nr. 7 | 403 | 403 | 170 | 2 kg 500 gr |
| Nr. 11 | 320 | 320 | 125 | 1 kg 125 gr |

grubość desek 10 m/m.

Cena kompletu skrzynkowego, oblicza się od mtr³. Ostatnio płacono 200 — 225 fr. fr. za mtr³ cif Casablanca. Głównymi dostawcami tych kompletów są kraje: Portugalja i Czechosłowacja.

Skrzynie do owoców i jarzyn: Opakowanie owoców i jarzyn jest reglamentowane specjalnemi przepisami Dyrekcji Generalnej Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji w Marokko. Standarty poszczególnych opakowań są następujące:

a) Skrzynki owalne (billots):

| | Dno w m/m dług. | szer. | | Wieko w m/m dług. | szer. | Wysokość w m/m |
|---|---|---|---|---|---|---|
| N 14 | 370 | 180 | | 475 | 280 | 197 |
| N 15 | 370 | 180 | | 475 | 280 | 212 |
| N 16 | 400 | 210 | | 520 | 325 | 215 |
| N 18 | 450 | 230 | | 590 | 390 | 240 |
| N 20 | 520 | 250 | | 640 | 410 | 280 |

Skrzynki owalne winny być (Nr. Nr. 14 i 15) z drzewa nowego, czystego i gładkiego (cięte i strugane), suche, bez słojów smolnych bez zapachu, bez pleśni: waga skrzynki wraz z wiekiem — 1 kg. 300 gr.

Skrzynki owalne Nr. Nr. 16, 18 i 20 winny odpowiadać wyżej wymienionym warunkom: waga wraz z pokrywką około 1 kg. 700 gr. dla Nr. 16 i 3 kg. dla 18 oraz 3 kg. 250 gr. dla Nr. 20.

Wyżej podane numery opakowania służą do transportu następujących produktów: pomidorów, ziemniaków, fasoli i grochu w strączkach, marchwi. bobów, sałaty, melonów i t. d.

Boki skrzynki owalnej są wykonane z drzewa olchowego lub osiny. Obwódka łącząca boki u góry i dołu — z drzewa bukowego: dno i pokrywka z drzewa jodłowego lub świerkowego.

Części składowe skrzynek owalnych są importowane z różnych krajów, a montaż ich odbywa się w Marokko. Gotowe skrzynki są z Japonji, Francji, Portugalji. Hiszpanji i ostatnio z Estonji.

Ostatnio zaoferowane przez Estonję ceny wynoszą od 1 franka 80 cent. za sztukę cif Casablanca. Cena ta dotyczy skrzynki owalnej Nr. 14, zmontowanej i gotowej do użytku. Cena skrzynki owalnej miejscowej fabrykacji, wynosi 2,40 fr. fr. za sztukę.

b) Kasetki—skrzynki czworokątne:

| | Dług. m/m | szer. m/m | Wysokość m/m |
|---|---|---|---|
| Nr. 15 . . . | 550 | 280 | 110 |
| Nr. 17 . . . | 580 | 395 | 130 |
| Nr. 19 . . . | 580 | 395 | 180 |
| Nr. 21 . . . | 550 | 280 | 200 |
| Nr. 23 . . . | 700 | 400 | 170 |

Skrzynki Nr. Nr. 15, 17, 19, i 23 winny być nowe z drzewa jodłowego lub świerkowego, gładkiego suchego, bez słojów smolnych. bez zapachu i pleśni.

Komplety tych skrzynek są importowane z Portugalji, Finlandji, Hiszpanji. Służą do opakowania: fasoli w strączkach, sałaty. melonów, cebuli, szparagów itp.

Eksporter kompletów skrzynkowych układa poszczególne części należące do jednej skrzynki w ten sposób by pojemność ich zajmowała najmniej miejsca w czasie transportu, to jest wiąże deski identycznych wymiarów.

Grubość desek jest różna, przy każdorazowem zamówieniu kompletów, odbiorca określa ją dokładnie, z wyjątkiem desek na skrzynie do jaj, gdzie eksporter kompletów ma dowolny wybór. przestrzegając jednak maksimum wagi skrzyni.

Sposób płacenia za importowane do Marokka komplety skrzynkowe nie jest jednolity. Zapłata za skrzynki względnie komplety skrzynkowe na jaja, świece i mydło, następuje w większej części po przedłożeniu przez bank dokumentów załadowania. Przy zamawianiu skrzynek i kasetek do opakowania owoców i jarzyn, odbiorca żąda kredytu do 3-ch miesięcy, płacąc jednak część należności przy zamówieniu. Podobny zwyczaj tłumaczy się tem, że zamówienie odbywa się przed rozpoczęciem sezonu owoców i jarzyn. Przed zaakceptowaniem warunków płatności należy zebrać referencje bankowe. Informacyj rynkowych udzieli eksporterom Konsulat Honor. R. P. w Casablance. Adresy przedstawicieli handlowych i odbiorców skrzynek są w P. I. E.

## PRZEPROWADZENIE TRANZAKCYJ ROZRACHUNKOWYCH Z NIEMCAMI

Rząd Rzeszy ustanowił Niemiecką Kasę Rozrachunkową (Deutsche Verrechnungs — Kasse) jako instytucję, której zostanie powierzone przeprowadzenie zawartych z zagranicznemi rządami, bankami emisyjnemi lub urzędowemi instytucjami rozrachunkowemi, układów regulujących obroty płatnicze w całości lub w części na zasadzie clearingowej. Kasa jest instytucją prawa publicznego, poddaną nadzorowi Ministra Gospodarki Rzeszy, wolną od podatków dochodowych, majątkowych i obrotowych. Członkowie zarządu Kasy są mianowani przez Ministra Gospodarki Rzeszy. Za zobowiązania Kasy Rozrachunkowej odpowiada Rzesza.

Wszystkie prawa i obowiązki, przysługujące Bankowi Rzeszy, wzgl. na nim ciążące na podstawie układów rozrachunkowych, zawartych przez Rząd Rzeszy z zagranicznemi rządami, lub przez Reichsbank z zagranicznemi bankami emisyjnemi, przechodzą na Kasę, która przejmuje prowadzenie kont. w tych układach przewidzianych. Wszelkie płatności, jakie dłużnicy mają świadczyć do Banku Rzeszy w myśl tych układów, mają być wpłacone Kasie.

Motywy ustawy zaznaczają, że założenie Kasy, jako instytucji, która uporządkuje techniczne wykonanie mnożących się ciągle układów rozrachunkowych, miało na celu odciążenie Banku Rzeszy. Dla rozpoczęcia działalności Kasy potrzebną będzie jeszcze zgoda każdego poszczególnego Państwa, wzgl. banku emisyjnego, z którym dany układ rozrachunkowy został zawarty. Rząd Rzeszy liczy na to, że taką zgodę osiągnie bez żadnych trudności.

Do zakresu działania Kasy należeć będzie zatem tylko techniczne przeprowadzenie umów clearingowych międzypaństwowych (także zawartych między bankami emisyjnemi, ale z wyraźnem współdziałaniem Państwa.) Do wykonania umowy kompensacyjnej z Polską, zawartej 11 października b. r. stosować się to nie będzie, gdyż ma tu miejsce clearing prywatny, przeprowadzany przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego.

## UWAGA!

Firmy, do których zwrócą się firmy Mauricio Veiroj, Calle Urugvay 1249, Montevideo (E/27832/21/Ch) oraz Hans Fille, Berlin — Charlottenburg, Joachimsthaler str. 1 (E/28085/21), zechcą się porozumieć z P. I. E.. przed nawiązaniem stosunków handlowych.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LISTOPADA 1934 R.

AUSTRJA. Wzamian za obniżony kontyngent na nierogaciznę litewską został przyznany podwyższony kontyngent na drób i jaja.

Wprowadzona w roku 1932 opłata licencyjna od paszy w wysokości 1 gr podwyższona została przed kilku miesiącami do 3 gr. Rząd austrjacki nosi się z zamiarem podwyższenia do 3 groszy opłat licencyjnych na makuchy i otręby.

BELGJA. Belgijskie Ministerstwo Rolnictwa zgodziło się na wwóz do Belgji pewnej ilości masła bezpośrednio, to znaczy poza kontyngentem udzielanym importerom figurującym na liście specjalnie ustalonej przez powyższe Ministerstwo.

BUŁGARJA. Specjalna Komisja przy ministerstwie gospodarstwa postanowiła zwolnić od opłaty celnej boraks i żżelatynowaną nitroglicerynę, sprowadzaną przez państwowe instytucje dla celów przemysłowych.

CZECHOSŁOWACJA. Ustanowione zostały kontyngenty na listopad na trzodę chlewną w wysokości 16750 szt., 160 wagonów tłuszczów i 12 wagonów masła, przyczem odnośnie masła, to ilość ta będzie dopuszczona do wwozu dopiero od 1 grudnia 1934 r. Na jaja narazie nie został przydzielony kontyngent, pomimo, że zapotrzebowanie wynosi ok. 80 wagonów.

FRANCJA. Rozporządzeniem z dnia 2 listopada 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na jęczmień w ziarnach (poz. 70a), taryfa generalna 80 fr., minimalna 40 fr. (dot. minimalna 15 fr.): b) ziarno śrutowane o zawartości powyżej 10% mąki — gener. — 118 fr. min. 59 fr. (dot. 22.50); c) mąka gener. 133 fr. min. 66.50 fr. (dot. min. 25 fr.): słód (jęczmień kiełkujący): a) w całości gener. — 150 fr. min. 75 fr. (dot. min. 40 fr.): b) mąka gener. — 250 fr. min. 125 (dot. 60 fr.). ekstrakt słodowy (poz. 74 bis) gener. — 1400 fr. minimalna (nowo wprowadzona) 550 fr. za 100 kg. Zniesiona została dekretem z dnia 3 listopada 1934 r. rekompensata przewidziana w taryfie celnej francuskiej w wysokości 50% cła za sprowadzane z zagranicy części do remontu maszyn.

Rozporządzeniem z dnia 26 września weszły w życie zmiany stawek celnych na obsadki i ołówki.

GWATEMALA. Istnieje projekt reorganizacji ustroju celnego w tym kierunku, aby stawki taryfy minimalnej stosowane były do tych krajów, z któremi Gwatemala ma dodatnie lub wyrównane saldo wymiany towarowej.

INDOCHINY. Rząd francuski odrzucił projekt zniesienia przymusu znakowania krajem pochodzenia worków jutowych, wobec czego przymus ten nadal istnieje. Wyjątek stanowią worki, sprowadzane dla celów reeksportu.

Dekretem z dnia 3 listopada, podwyższone zostało cło na herbatę, które wynosi obecnie w taryfie generalnej 1,600 fr. (dot. 949,90) w min. 775 fr. (dot. 438.35). Wprowadzone zostały zwyżki cła na chemik., zegarki, maszyny, zabawki i ich części, natomiast francuska zwyżka cła na żelatynę nie ma zastosowania w Indochinach.

IRLANDJA. Podwyższone zostały cła na rury miedziane; butelki i naczynia szklane; cło na te artykuły wynosi obecnie 75% ad valorem; cło na artykuły toaletowe wynosi 50% a cło na łączniki żeliwne 25% ad valorem.

KANADA. Z dniem 1 listopada 1934 r. wprowadzono przymus przedkładania świadectw pochodzenia przy imporcie aparatów do golenia, obuwia, (buty, buciki i obuwie domowe), kopert do listowego papieru, wyrobów z porcelany (naczynia stołowe, kuchenne, przybory toaletowe itp.) Wyroby z porcelany muszą być poszczególnie znakowane; naklejenie etykiety nie jest wystarczające, może mieć miejsce tylko w wypadku, kiedy znak odciśnięty na przedmiocie jest mało widoczny.

Dekretem z dnia 13 października 1934 r. z mocą obowiązującą od 16 października, zniesione zostały opłaty celne we wszystkich trzech taryfach na alkohol butylowy.

ŁOTWA. Komisja walutowa wydała przepisy, regulujące przywóz towarów w I kwartale 1935 r. Podania o pozwolenia przywozu towarów skontyngentowanych mogą być wnoszone (w ciągu listopada) przez firmy wpisane do rejestru komisji tylko w zakresie towarów, wyszczególnionych w licencjach przywozowych.

MANCHU-KUO. Według doniesień prasy ma być wprowadzona zmiana taryfy celnej; obniżone mają być cła na mąkę pszenną, materjały wełniane i bawełniane. Zwyżką mają być objęte wszystkie towary poza wyżej wymienionemi.

NIEMCY. Począwszy od dnia 10. 11. 34 Komisja przydziału dewiz przy Centrali Dewizowej nie przydziela dewiz urzędom dewizowym w soboty.

SZWAJCARJA. Projektowana jest podwyżka stawek celnych na cukier oraz oleje smarowe, olej gazowy i benzynę.

SYRJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 22 października 1934 r. zwolniony został od opłaty celnej import papieru sprowadzanego dla wyrobu worków do cementu; z ulgi tej korzystają państwa, opłacające cła według taryfy minimalnej (kraje należące do Ligi Narodów). Według taryfy maksymalnej cło wynosi 25 proc. ad valorem. Z powyższej ulgi celnej mogą korzystać właściciele fabryk papierów, którzy przedstawią zaświadczenie, że sprowadzony papier przeznaczony jest do wyrobu torb, służących jako opakowanie cementu. Jednocześnie z powyższem podwyższone zostało cło na gotowe torby papierowe do cementu (poz. 173 bis) które wynosi obecnie w taryfie maksymalnej 272 piastry syr., a w normalnej 136 p. syr. za 100 kg.

Dekretem z dnia 22 października zmienione zostały stawki celne na korek i wyroby korkowe.

URUGWAJ. Dekretem z dnia 31. 8. 1934 r. ogłoszonym w „Diario Oficial" z dnia 12. 9. 1934 zostało zniesione cło od ziemniaków zagranicznych wszelkiego pochodzenia.

WĘGRY. Urząd do spraw kompensacyjnych postanowił, że w przyszłości wyłączone zostaną z prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych następujące artykuły: nasiona, rośliny strączkowe, nasiona oleiste, chrzan, słoma ryżowa, drób, cebula, pierze, rośliny lecznicze, masło, jęczmień, słód, konserwy, wyroby szczotkarskie i wyroby konopne. Artykuły te mogą być wywożone jedynie wzamian za wolne dewizy, które muszą być oddawane.

WIELKA BRYTANJA. Przedłożony został Komisji taryfowej do rozpatrzenia projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia konfekcji damskiej.

WŁOCHY. Do obrotu uszlachetniającego na zasadzie dekretu Nr. 1738 z dnia 18. 10. 1934, dopuszczone zostają następujące artykuły: płótna bawełniane gumowane do specjalnego przerobu przemysł., akardyt i feniluretan do wyrobu materjałów wybuchowych, papier azbestowy do cylindrów motorowych, słód do przetworów mącznych, odpadki celuloidowe dla przerobu półfabrykatów, nasiona dyni do przerobu, oraz skóry futrzane dla przemysłu konfekcyjnego. Równocześnie rozszerzone zostają istniejące już koncesje na szmaty i na stal w płytach, blokach etc.

Dekret król. Nr. 1739 z dnia 18. 10. 1934 wprowadza podwyżki celne na surowy cynk i ołów (poz. 274), oraz całą grupę ich pochodnych (poz. 349, 373, 379, 382, 386—387, 433, 464, 672, 679—680, 691/2, 694 i 694 bis, 700, 713, 717 i 945), co pozostaje w związku z tendencją ochrony krajowej produkcji. Temu samemu celowi służy jednocześnie wydany dekret Nr. 1740 z dnia 18. 10. 1934, który dopuszcza do bezcłowego przywozu krezol (poz. 717 d 1), tiokarbanilid (ex 748) i aeroflat (poz. 769), przeznaczone do procesu fluktuacji minerału ołowiu i cynku.

Ten sam numer „Gazzetta Ufficiale" z dnia 6. 11., Nr. 269, ogłasza dekret Nr. 1741 z dnia 18. 10. 1934, przedłużający na czas do 31. 3. 1935 moc obowiązywania ustawy z dnia 2. 11. 1930 70 (Nr. 1496) w sprawie podwyższenia koeficjentu taryfikacyjnego cukru (poz. 39) z 3 na 4.

# Możliwości handlowe i eksportowe

U W A G A !

Firmy, do których zwrócą się firmy Mauricio Veiroj, Calle Urugvay 1249, Montevideo (E/27832/21/Ch) oraz Hans Fille, Berlin — Charlottenburg, Joachimsthalerstr. 1 (E/28085/21), zechcą się porozumieć z P. I. E., przed nawiązaniem stosunków handlowych.

Firma włoska interesuje się zakupem w Polsce konserw rybnych. R/28643/70/Gi.

Firma czechosłowacka pragnie zakupić większą partję włosia końskiego oraz włosia z ogonów bydlęcych. R/28557/27/Gi.

Firma argentyńska interesuje się dostawą polerowanych i niklowanych garniturów do jedzenia. — P/27829/63/Ż.

Firma belgijska interesuje się importem torb ceratowych, używanych w gospodarstwie domowem. P/26338/64/Ż.

Firma amerykańska interesuje się masowym zakupem przyrządów i utensyljów kuchennych z drzewa. P/26818/40/MM.

Są możliwości stałego zbytu znacznej ilości skrzynek nieheblowanych (dla mydła) do kolonji francuskiej w Dakarze. P/26960/40/MM.

Firma szwajcarska pragnie przekazać licencję względnie oddać przedstawicielstwo na Polskę firmie budowlanej, względnie innej zainteresowanej, na narzędzia oraz urządzenia budowlane swej produkcji. P/26376/40/MM.

Firma indyjska interesuje się importem z Polski różnych artykułów, jak pończosznicze, trykotaże, elektrotechniczne, porcelana, gwoździe, maszyny do robienia kopert, wirówki do miodu i różnych innych, które mogą stanowić przedmiot wywozu z Polski.

P/26936/43/MM.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma Maréexport w Paryżu interesuje się importem z Polski węgorzy, szczupaków i innych ryb słodkowodnych.

Bliższych informacyj udzieli referat eksportowy naszej Izby.

# Sprawy komunikacyjne i taryfowe

**Z PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ.**

Dnia 5 grudnia odbyło się posiedzenie *Komitetu Eksploatacyjnego P. R. K.* pod przewodnictwem inż. A. Krzyżanowskiego. Rozpatrzono postulaty dot. rozkładów jazdy, które częściowo zostały uwzględnione przez M. K. Przyjęty został projekt zmian przepisów o bocznicach kolejowych, opracowany przez specjalną Komisję z współudziałem przedstawiciela Departamentu IV M. K. Projekt ten w znacznym stopniu uwzględnia życzenia właścicieli prywatnych bocznic, Komisja bowiem wychodziła z założenia, że bocznice są środkiem pomocniczym dla PKP., nie zaś dodatkowem źródłem dochodów. Należy spodziewać się, że M. K. w całości zatwierdzi wymieniony projekt.

Przyjęto wniosek, dot. obniżki opłat postojowych, również o częstszem tarowaniu węglarek, wykazujących częstokroć znaczne rozbieżności z faktyczną wagą.

—o—

W tymże dniu obradowała *Komisja Koordynacji środków lokomocji* pod przewodnictwem b. wiceministra inż. Czapskiego. Głównym tematem obrad była sprawa uzgodnienia działalności i taryfowania P. K. P., żeglugi śródlądowej, trakcji samochodowej i lotnictwa. Stwierdzono, że dotąd niema jednolitego planu wzajemnego uzupełniania się wszystkich środków lokomocji, przyczem ze strony członków P. R. K. podkreślono niedopuszczalność wzajemnego zwalczania się pomiędzy temi gatunkami lokomocji. W rezultacie ukonstytuowano 2 Komisje dla opracowania planu koordynacyjnego pomiędzy P. K. P. a żeglugą śródlądową, a druga pomiędzy P. K. P. i trakcją samochodową.

Dnia 6 grudnia odbyło się posiedzenie *Komisji Publicznych Dróg Kołowych* pod przewodnictwem b. min. inż. A. Kühna. Przedyskutowano i przyjęto referat inż. Krzyżanowskiego i mgra. Taubenfelda o środkach utrzymania i rozbudowy dróg kołowych i motoryzacji ruchu drogowego. Zasadnicze tezy wyrażają się w następujący sposób:

— „Do świadczeń na rzecz utrzymania dróg powinni być pociągnięci użytkownicy wszystkich środków lokomocji, a więc kolejki i koleje, pojazdy mechaniczne i konne, z uwzględnieniem stopnia wykorzystania przez nich dróg kołowych. Wyjątek stanowią konie zatrudnione w rolnictwie lub pod ziemią".

— „Wobec postępującego niebezpieczeństwa niszczenia się dróg, co jest niedopuszczalne ze względu na interesy obronne i gospodarcze kraju, fundusze przeznaczone na cele drogowe użyte winny być w głównej mierze na bieżące konserwacje dróg bez względu na źródła pochodzenia tych funduszów".

— „Dla skoordynowania prac drogowych konieczne jest stworzenie jednolitego planu drogowego — uzgodnionego z planem innych środków lokomocji".

Tezy, dot. *motoryzacji*, nie zdołano rozpatrzeć.

—o—

Dnia 7 grudnia odbyło się posiedzenie *Komisji Rewizji Taryf*, wyłonionej z Kom. Taryfowego P. R. K. Komisja rozpatrzyła przedłożony przez M. K. projekt nowej nomenklatury i zasadniczej taryfikacji towarów, wprowadzając szereg poprawek w/g postulatów organizacyj branżowych.

*Inż. A. Dziedziul.*

# Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

**POŁOWY RYB MORSKICH W LISTOPADZIE.**

*Połowy rybaków naszych* w listopadzie wypadły niekorzystnie, głównie na skutek bardzo skąpych połowów szprotów. Śledziki wprawdzie nie zawiodły w tym miesiącu, dając połowy trzykrotnie większe niż w roku ubiegłym, ale również węgorze dały już ilości bardzo małe. Ogólną przyczyną słabych połowów szprotów była zbyt ciepła pogoda, która wstrzymywała proces skupiania się szprotów w przydennych warstwach i prawdopodobnie wpływała hamująco na ich wędrówkę z wód północnego Bałtyku. Również zachodnie wiatry kilkudniowe o znacznej sile, które pędzą rybę do zatoki Gdańskiej zdarzyły się dopiero w końcu miesiąca i skutki ich przypadły dopiero na początek grudnia, kiedy oziębienie również przyczyniło się do pojawienia się szprotów w większej niż dotąd ilości.

Ogółem złowiono w listopadzie według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 518.880 kg ryb o wart. 176.579 zł. Z poszczególnych obwodów najlepiej stały: Hel z 260 tys. kg wartości 86.800 zł i Gdynia z 156 tys. kg wartości 30.900 zł. Połowy bornholmskie dały 27.350 kg dorszy, wartości 6.837 zł.

Według poszczególnych gatunków ryb złowiono: szprotów 386.600 kg (przeciętna cena 0,30 zł za kg), śledzików morskich 50.100 (0,40 zł za kg), śledzików rzecznych 3.680 kg (0,40 zł), dorszy, razem z bornholmskiemi 48.400 kg (0,25 zł), łososi 770 kg (6,00 zł), troci 160 kg (5,00 zł), skarpi 770 kg (0,80 zł), flonder-storni 17.210 (0,50 zł), flonder-gładzic 240 (0,50 zł), flonder-zimnic 1.760 (0,25 zł), węgorzy 3.820 (2,00 zł), kwapów (miętusy) 900 (0,60 zł). sieji 200 kg (1,40 zł), cert 2.740 (0,50), szczupaków 1.300 (1,40), okoni 120 (0,60 zł). płoci 100 (0,50 zł za kg).

Z połowów przybrzeżnych sprzedano wędzarniom na wybrzeżu 395.505 kg o wartości 124.591 zł, na rynku miejscowym 101.280 kg, wartości 38.988 zł, do Gdańska wywieziono 20.340 kg wartości 9.590 zł.

*Z połowów na morzu Północnem* dowieziono z połowów towarzystwa „Mewa" śledzi solonych na sześciu statkach 1.258 ton w 3.259 beczkach i 2.234 półbeczkach handlowych oraz 1.200 beczek morskich (to znaczy przeznaczonych tylko do przewozu i czasowej konserwacji aż do chwili zasolenia do beczek handlowych) i 1.170 skrzyń śledzi świeżych, również do solenia w Gdyni.

## OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

Obroty portu rybackiego w Gdyni w listopadzie w przeciwieństwie do połowów bałtyckich naszych rybaków wzrosły, i to o pół miljona kg w stosunku do października; przywieziono bowiem do portu w listopadzie 3.801.000 kg ryb importowanych i własnego połowu, w tem: 183 tys. kg. śledzi solonych „Mewy" z połowów na polskich statkach na Morzu Północnem, i 1.188 tys. kg. solonych i 70 tys. kg śledzi świeżych importowanych również przez „Mewę": z Anglji na siedmiu statkach importowano 1.808 tys. kg śledzi solonych yarmouthskich, z Norwegji jeden statek z 126 tys. kg. śledzi solonych. Z Anglji dowieziono na trzech statkach-chłodniach 401 tys. kg śledzi świeżych w lodzie. Prócz tego przywieziono 25 t różnych towarów rybnych, w tem 17 ton tranu, 3 tony oleju rybnego z Japonji, makreli mrożonych z Norwegji 1.500 kg, konserw rybnych z Estonji, Norwegji, Portugalji 3 tony.

## KRONIKA

— **ZIMOWISKO FLOTYLLI RYBACKIEJ PÓŁNOCNEGO MORZA W GDYNI.** Poraz pierwszy będzie zimować w Gdyni polska flota śledziowa, łowiąca na Morzu Północnem w składzie piętnastu lugrów żaglowo - motorowych. Końcowe połowy odbywają się obecnie u brzegów Belgji przy wejściu do kanału La Manche, z oparciem o port rybacki w Ostendzie. Pierwsze pięć statków powróci do Gdyni około 20-go bm. reszta przed 1 stycznia.

— **POCZĄTKI SOLENIA ŚLEDZI W GDYNI, W FIRMIE „MEWA".** 5-go bm. statek „Chorzów" przywiózł już do Gdyni prócz niewielkiej partji śledzi w beczkach handlowych — 1.500 beczek morskich dla przepakowania i zasolenia do beczek handlowych w Gdyni. Przepakowanie i solenie do beczek handlowych odbywa się pod kierownictwem ośmiu rybaków (4 Holendrów i 4 Polaków), przy wydajności 200 beczek dziennie. Ogółem przy soleniu i pakowaniu zatrudnia się dziennie 28 ludzi. W porcie rybackim uruchomiono już wytwórnię beczek, która otrzymała zamówienie na 10 tysięcy beczek handlowych dla Tow. Dalekomorskich Połowów „Mewa". Godne jest zaznaczenia, że klepki i części beczek hurtownie sprowadza się z kraju, gdzie już oddawna jest rozwinięta fabrykacja klepek na eksport. Zdolność produkcyjna wytwórni gdyńskiej beczek wynosi przy zatrudnieniu 22 bednarzy około 220 beczek dziennie.

— **BRAK SZPROTÓW WYWOŁAŁ IMPORT ODPOWIEDNIEJ NAMIASTKI Z ANGLJI.** W końcu listopada dał się odczuwać silny brak szprotów dla potrzeb wędzarni. Sprowadzono wobec tego transport t. zw. „szprotów angielskich" w ilości 29 ton, na statku „Rimfrost", w dniu 5 bm. Za szproty te płacono 18 groszy za funt. Po skonsumowaniu już tej partji stwierdzić wypada, że próba nie wypadła korzystnie. Ryby przyszły wprawdzie w dobrym stanie. Przy cenie jednakże względnie wysokiej ten gatunek drobnej ryby ma smak odmienny od szprotów bałtyckich, mogąc raczej konkurować z naszemi śledzikami, które wszak są u nas cenione wyżej od szprotów, nie mogąc ich jednakże zastąpić dla publiczności żądającej szprotów.

— **OSOBLIWOŚCI W POSTĘPOWANIU DOZORU RYBOŁÓWSTWA NA WODACH GDAŃSKICH.** Zdarzają się wypadki, jak w Polsce tak i na wodach gdańskich, że kutry łowią włókiem w pobliżu brzegu, w pasie o głębokości poniżej 20 metrów, zastrzeżonym dla połowów sieciami zastawnemi i innemi narzędziami rybaków zamieszkujących dany obwód. Takie połowy włókiem na płytszych wodach są zakazane i za przekroczenie tych przepisów dotąd nakładano u nas niezbyt wysokie kary, np. 10—20 złotych, a przytem, oczywiście sprawiedliwie względem wszystkich, którzy przepis przekroczyli i na tem przyłapani zostali.

Co innego zastosowano w dniu 5-go bm. na wodach gdańskich. Tam przyłapał dozorca rybołówstwa około 40 kutrów z Gdańska i Niemiec i kilka kutrów z Polski. Kutry z Gdańska, z Niemiec i z Helu dostały tylko słowne upomnienia, natomiast kutry Zygfryda Konkel z Kuźnicy i Ryszarda Kohnke z Jastarni musiały złożyć po 150 guldenów kaucji. Ponieważ tak wysokich kar nigdy nie stosowano, rybacy polscy oczekują zwrotu tak osobliwie wysokiej kaucji. Można sobie wyobrazić jak wysoka kwota zebrałaby się, gdyby kaucję miały złożyć wszystkie kutry; ta niedorzeczność wskazuje, że coś tu nie jest w porządku i że lepiejby się stało, gdyby dozór rybołówstwa w Gdańsku równo traktował wszystkich rybaków, a w szczególności nie „wyróżniał" kutrów zachodnio-helskiego obwodu, nie będących również i na wodach gdańskich kutrami jakichś obywateli drugiej klasy, których z tego tytułu można obciążyć dodatkowemi lub nierównemi kaucjami, kosztami, karami.

— **PRZEPISY O WĘDZARNIACH W PRZYGOTOWANIU.** W listopadzie odbyły się w Morskim Urzędzie Rybackim w Gdyni dwie konferencje z udziałem przedstawicieli Komisarjatu Rządu, Inspektora Pracy, Izby Przemysłowo-Handlowej oraz właścicieli wędzarń w sprawie projektu Min. Przemysłu i Handlu i Spraw Wewnętrznych i Opieki Społecznej, regulującego budowę nowych wędzarń i warunki pracy w wędzarniach. Projekt ten dotyczy wszelkich wędzarń, wobec czego winny nim się zainteresować wszystkie wędzarnie pracujące w kraju.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 8 grudnia na-

stępujące ceny za oclone śledzie solone, netto kasa 2 procent skonta, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, w złotych:

**ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:**

1. **Polskie połowy „Mewy"**. Small matties I trade (Marka FF) 72, takież ordinary (F) 70, matties I trade (FF) 74, takież ordinary (F) 72, matties milkers (mleczaki) FF 91, fulls (FF) 74, spents 60, matties nieczyszczone (SS) 70, matfulls nieczyszczone (S) 70.

2. **Solone w Gdyni „Polonia"**: zapas całkowicie wysprzedany.

3. **Importowane angielskie „Yarmouth"**: Small matties I trade 79,75, takież ordinary 75,25, matties I trade 79,75, takież ordinary 75,25, matfulls I trade 85,00, takież ordinary 75,40, spents 65, inne gatunki wysprzedane.

4. **Iportowane holenderskie** sezonu „Yarmouth": Smallmatties ordinary (HH) 69, matties ordinary (LL) 70, matfulls ordinary (MM) 7. Spents (YY) wysprzedane.

**SZKOCKIE ŚLEDZIE:**

**Angielskiego solenia:** Selected matjes (stornoway) 110,— zł za 2 półbeczki, matties I trade 82 zł.

**Polskich połowów „Mewy"** matties I trade 70 zł. Wszystkie inne gatunki wysprzedane.

**ISLANDZKIE ŚLEDZIE:**

Islandzkie oryginalne matjasy 75 za $^1/_1$ lub 79 za $^2/_2$.

**NORWESKIE ŚLEDZIE:**

Tak zwane islandzkie 65 za $^1/_1$. Sloe lub vaar 500—600 sztukowe — 52. Cięte norweskie (Schneideheringe) 30/40, 40/50, lub 50/60 sztukowe na kg 66 z połowów 1933, 76 z września i 85 z listopada 1934 r.

Tendencja dla śledzi solonych sezonu Yarmouth jest typowa dla sezonu — zwyżkowa. Z Anglji dowieziono tych śledzi ogółem 11 264 beczki do Gdyni i 60 161 beczek do Gdańska. W stosunku do roku ubiegłego Gdynia wykazała spadek w imporcie śledzi yarmouthskich. Jak dla śledzi szkockich tak i yarmouthskich, jako przedniejszych, Gdańsk wciąż posiada lepsze warunki w postaci magazynów chłodzonych dla śledzi solonych. Prócz tego niewątpliwie wywarła swe działania umowa z eksporterami angielskimi, która okazała się korzystniejszą dla Gdańska niż dla Gdyni.

— **SPADEK CEN NA SZPROTY.** W rezultacie obfitszych połowów (choć właściwie o dobrych połowach na razie niema mowy) ceny w końcu pierwszego tygodnia grudnia spadły do 11 zł za centnar, poczem przy dość silnych wiatrach południowo-wschodnich rybacy wstrzymali się od połowów, obawiając się równocześnie zbyt dużego spadku cen. Konkurencja gdańskiego rybołówstwa, otrzymującego od swej centrali niskie ceny nie pozwala jednakże naszemu Zjednoczeniu Rybaków utrzymywać obecnego poziomu cen i prawdopodobny jest ich pewny spadek. Wobec powyższego cena wędzonych szprotów na wybrzeżu spadła do 40—45 gr za funt. Trudno przewidzieć, czy dalszy spadek będzie znaczny, gdyż znów nastąpiła ciepła pogoda, obniżająca wyniki połowów.

— **PRZYWÓZ RYB NA STATKACH.** W dniu 4-go bm. statek lin. „Ursa" przywiózł z Norwegji 121 skrzyń dorszy mrożonych, 6 skrzyń filetów solonych z dorszy oraz 12 skrzyń zamrożonych t. zw. okoni złotych morskich. Ryby te żyją na głębokości 150 m, są barwy czerwonej: waga jednej sztuki, bez wnętrzności, oczyszczonej, wynosi 2 kg.

5-go bm. statek lin. „J. C. Jacobsen" przywiózł 98 skrzyń flonder i 100 skrzyń śledzi zamrożonych pochodzenia islandzkiego, z przeładunku w Göteborgu.

5-go bm. statek lin. „Chorzów" przywiózł z Rotterdamu 155/1 i 120/2 beczek handlowych z połowów „Mewy" i 1500 beczek morskich dla przepakowania i dosolenia w Gdyni.

7-go bm. statek lin. „Jaederen" przywiózł 614/1 i 180/2 beczek śledzi solonych z Norwegji, oraz 60 skrzyń 50-kilogramowych z makrelami mrożonemi i 25 skrzynie śledzi kippered (wędzone śledzie bez ości, w puszkach hermetycznych).

Część tego importu jest sezonowa i wiąże się ściśle z okresem zbliżających się świąt.

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

## ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

**Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

### Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
### Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

| s/s | Gdynia wtorek | Gdańsk sobota | Tallinn środa | Helsingfors sobota |
|---|---|---|---|---|
| Capella | 18. 12. | 22. 12. | 26. 12. | 29. 12. |
| Cieszyn | 25. 12. | 29. 12. | 2. 1. 35 | 5. 1. 35 |

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

**Uwaga:** Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

**Notice:** Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

### Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 15/16. 12. s/s Nordland — z Gdyni 25/26. 12.

### Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

## Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki | Ryga środy |
|---|---|---|
| Niobe | 17. 12. | 19. 12. |
| Neptun | 24. 12. | 27. 12. |
| Minos | 31. 12. | 2. 1. 35. |

## Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 12.
s/s Charkow — z Gdyni 19. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 12.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
**Notice:** Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Ports.

## Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 12.
s/s Marieholm — z Gdyni 26. 12.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hamerström — z Gdyni 20. 12.

## Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limne — z Gdyni 19. 12.
s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35.

## Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 17. 12.
s/s Egon — z Gdyni 31. 12.

## Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 17/18. 12.
ż/m Erna — z Gdyni 1/2. 1. 35

## Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 12.
s/s Marieholm — z Gdyni 26. 12.

## Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 26. 12. — z Gdańska 28. 12.

## Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 12.
s/s Marieholm — z Gdyni 26. 12.

## Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Niobe — z Gdańska 22. 12.
s/s Neptun — z Gdańska 29. 12.
s/s Minos — z Gdańska 5. 1. 35.

## Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|
| Tatti | 15. 12. | 18. 12. |
| Kaete | 22. 12. | 24. 12. |
| Victor | 29. 12. | 1. 1. 35. |

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 27. 12.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.
**Notice:** Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

**Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)**

**(Oslo and other East-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 21. 12. — z Gdańska 20. 12.
s/s Akershus — z Gdyni 4. 1. 33. — z Gdańska 3. 1. 33.

**Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów**

**(West-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 24. 12. — z Gdańska 22. 12.
s/s Jaederen — z Gdyni 8. 1. 33. — z Gdańska 6. 1. 33.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

**Notice:** Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

**Do Rotterdamu (Rotterdam)**

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 18. 12. — z Gdańska 21. 12.
s/s Śląsk — z Gdyni 25. 12. — z Gdańska 28. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|
| Andromeda | 17. 12. | 19. 12. |
| Condor | 20. 12. | 22. 12. |
| Rhea | 24. 12. | 27. 12. |

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
**Notice:** Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

**Do Antwerpji (Antwerp)**

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

| s/s | Gdynia | Gdańsk | Antwerpja |
|---|---|---|---|
| Irisen | 18. 12. | 21. 12. | 29. 12. |
| Śląsk | 25. 12. | 28. 12. | 2. 1. 33 |

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 20. 12. — z Gdańska 22. 12.
s/s Butt — z Gdyni 31. 12. — z Gdańska 2. 1. 33.

**Do Amsterdamu**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 18/19. 12. s/s Oberon — z Gdyni 25/27. 12.

**Do Londynu**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 25. 12. — z Gdyni 27. 12.

**Do Hull**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.
s/s Lwów — z Gdańska 25. 12. — z Gdyni 27. 12.

**Do Leith — Grangemouth**

s/s Helder — z Gdyni 21/22. 12. s/s Hague — z Gdyni 28/29. 12.
s/s Haarlem — z Gdyni 4/5. 1. 35.

**Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

**Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 18. 12. s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 18. 12. s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35.

**Uwaga:** Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

**Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Albania — z Gdyni 22. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12. s/s Ebro — z Gdyni 19/20. 1. 35.

**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo**

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 19. 12. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)**

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 18. 12. m/s Frost — z Gdyni 27. 12.
m/s Hemland — z Gdyni 4. 1. 35.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
**Notice:** Through B/L to all Levante Ports.

**Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)**

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 18. 12. s/s Argosy — z Gdyni 22. 12
s/s Scanyork — z Gdyni 29. 12.

**Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)**

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 7. 1. 35

**Do Ameryki Południowej (South - America)**

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Kronprincessan Margareta — z Gdyni 16. 12. m/s San Francisko — z Gdyni 16. 1. 35.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni ca 19. 12. s/s Heracles — z Gdyni 8. 1. 35.

**Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 29. 12.

**Gdynia — Daleki Wschód (Far East)**

**Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 29. 12.

**Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Delhi — z Gdyni 17. 12. s/s Rinda — z Gdyni 7. 1. 35

s/s Japan — z Gdyni 26. 1. 35.

**Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane**

Polska Agencja Morska

s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 35

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Temeraise — z Gdyni 31. 12.

## ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

**Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

**Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia**

American Scantic Line

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Philadelphia<br>„ | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|---|
| s/s Carplaka — 15. 12. | | s/s Carplaka — 29. 12. |
| s/s Sagaporack — 22. 12. | | s/s Sagaporak — 5. 1. 35. |

Linja Gdynia—Ameryka

(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Pułaski — 8. 12. | s/s Pułaski — 20. 12. |

**Halifax (Canada) — Gdynia**

Linja Gdynia—Ameryka

| Sailings from Halifax<br>Odjazdy z Halifax'u | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Pułaski — 10. 12. | s/s Pułaski — 20. 12. |

**Tallinn — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk**

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

| | Gdynia | Gdańsk | Tallinn | Helsingfors |
|---|---|---|---|---|
| | Wtorek | Sobota | Środa | Sobota |
| s/s Capella | 18. 12. | 22. 12. | 26. 12. | 29. 12. |
| s/s Cieszyn | 25. 12. | 29. 12. | 2. 1. 35. | 5. 1. 35. |

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

**Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

| s/s | Hamburg | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|
| lub substytut | środy i soboty | wtorki i soboty | wtorki i soboty |
| Tatti | 12. 12. | 15. 12. | 18. 12. |
| Kaete | 19. 12. | 22. 12. | 24. 12. |
| Victor | 24. 12. | 29. 12. | 1. 1. 35. |

Żegluga Polska

| s/s | Hamburg | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|
| Tczew | 22. 12. | 27. 12. | 29. 12. |

## Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 15. 12. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 22. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

| Statek lub substytut | Rotterdam wtorki i soboty | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|---|
| Condor | 15. 12. | 20. 12. | 22. 12. |
| Rhea | 18. 12. | 24. 12. | 27. 12. |
| Orest | 22. 12. | 27. 12. | 29. 12. |

## Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 15. 12. s/s Cieszyn — z Antwerpji 19. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 13. 12. — w Gdyni 20. 12.
z Antwerpji — s/s Butt 20. 12. — w Gdyni 31. 12.

## Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

| Statek lub substytut | Brema czwartki | Gdynia poniedziałki | Ryga środy | Gdańsk soboty |
|---|---|---|---|---|
| Niobe | 13. 12. | 17. 12. | 19. 12. | 22. 12. |
| Neptun | 20. 12. | 24. 12. | 27. 12. | 29. 12. |
| Minos | 27. 12. | 31. 12. | 2. 1. 35. | 5. 1. 35. |

## Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lech | 26. 12. | 30. 12. | 2. 1. 35. |

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Baltonia | 19. 12. | 23. 12. | 25. 12. |

## Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Hull (Sailing from Hull) | Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lublin | 19. 12. | 23. 12. | 25. 12. |
| s/s Lwów | 26. 12. | 30. 12. | 2. 1. 35. |

## Porty Gulfu — Gdynia
## Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| | Wychodzi Tampico | New Orleans | Galveston/Houston | Savannah | Przyjazd Gdańsk/Gdynia |
|---|---|---|---|---|---|
| m/s Tampa | | 8. 11. | 26. 11. | | 27. 12. |
| m/s Uddeholm | | 19. 11. | 13. 11. | 21. 11. | 18. 12. |
| m/s Toronto | 28. 11. | 3. 12. | 5. 12. | | 9. 1. 35 |

**Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

**Bezpośrednia okazja załadowania kawy**

| | Termin wyjścia | Przyjazd | |
|---|---|---|---|
| | Santos | Gdynia | Gdańsk |
| s/s Heracles | 8. 11. | 16. 12. | 18. 12. |
| s/s Equator | 20. 11. | 20. 12. | 22. 12. |
| s/s Atlanta | 7. 12. | 10. 1. 35 | 12. 1. 35 |

**Lewant — Gdynia — Gdańsk**

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

| | Termin wyjścia | | | | | | | | Przypuszczalny termin nadejścia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| m/s | Pireus | Istambul | Izmir | Beyrouth | Aleksandrja | Jaffa | Haiffa | Palermo | Gdynia-Gdańsk |
| Vikingland | | | | 18. 11. | 24. 11. | 28. 11. | | | 18. 12. |
| Hemland | | 26. 11. | 2. 12. | 5. 12 | 12. 12. | 6/8. 12. | | | 5. 1 35 |

**Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — wychodzi z Casablanca 29. 12. — oczekiwany w Gdyni 15. 1. 35.